

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 14 (1939)

Heft: 9

Artikel: Die Zinsfussmarge im Hypothekargeschäft der Kantonalbank

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-101223>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Böse und gute Hausgeister

Auf wiederholtes Läuten wird die Türe geöffnet. Die Art meines Empfanges läßt keinen Zweifel übrig, daß ich bei diesen Leuten nicht viel ausrichten werde. Ich komme dennoch nicht um meinen Auftrag herum. Beschwerden sind eingelaufen, die Mitmieter im Hause klagen zum Beispiel wegen unsinnigen Musikbetriebes. Es wird bezeugt, daß der Radioapparat im ganzen Hause, Keller und Estrich inbegriffen, abgehört werden könne. Aber da komme ich schön an. »Wir machen in unserer Wohnung, was wir wollen. Rücksichten nehmen wir keine. Glauben Sie, es sei ein Vergnügen, das Kindergeschrei Tag und Nacht anzuhören? Halten Sie es für ein Vergnügen, wenn im Winter die Korridortüre mit Konsequenz offen gelassen wird? Würde es Ihnen passen, wenn über Ihrem Kopf morgens um 3 und 4 Uhr der Betrieb schon losgeht? Und was halten Sie von Kindern, die ältere Leute mit Beharrlichkeit nicht grüßen? Sie wären wohl begeistert von Hausfrauen, die Tag für Tag fuderweise Dreck auf uns Parterremieter herunterwerfen! Auf Sie haben wir gerade gewartet! Machen Sie erst bei den andern Partien Ordnung.«

An Hand der gemachten Notizen besuche ich also die anderen Mieter. Obenwohnt ein Verkehrsangestellter mit kleinen Kindern, die nun einmal keine Engelein sind. Und die Leute unten sind alt, verbittert und klein. Sie warten darauf, daß sie sich ärgern können. Sie ärgern sich um 4 Uhr früh, wenn der Eisenbahner sich noch so leise zum Dienst rüstet, sie sehen sich zornentbrannt an, wenn ein Kind weint, sie kochen vor Wut, wenn oben der Staublappen ausgeschüttet wird. Hängt einer die Haustüre an, um sein Fahrrad ohne Türbeschädigung herauszubringen, so will er damit nur den »Genossenschafter« Meier ärgern. *Verwunderlich*, wenn die Kinder die personalisierten Schrecken des Hauses nicht mehr grüßen wollen und fortspringen! Im ganzen Haus tönt es ungefähr gleich: Frau Müller erzählt, ihr Bethli hätte einmal im Parterregärtchen eine Blume abgerissen. Folge: Düngen mit Jauche, sogenannter »Hüsligülle«. Es hätte abscheulich gestunken... Also *so* sieht es hier aus! Allen kann ich nur einen Rat geben, sich möglichst an die Hausordnung zu halten, die Kinder etwas abzudämpfen, die offenen Fenster nicht mit dem *Abfallkübel* zu verwechseln, die Türe nicht unnötig aufzusperren und den Brummer im Parterre im übrigen brummen zu lassen. Aber dem Kondukteur kann ich das Aufstehen um 4 Uhr nicht gut verbieten! Er will indessen von sich aus die Hausschuhe erst in der Küche anziehen...

Und nun zurück zu Station Nummer 1. Ganz ohne Eindruck scheint mein Bemühen doch nicht zu sein. Indessen die

heute übliche Wendung: »Wenn es der Genossenschaft nicht mehr paßt, können wir ja gehen.«

Bilanz: Keine große Hoffnung. Alte Leute eignen sich nicht in ein kinderreiches Haus, und erst noch ins Parterre!

Zu oberst im Hause wohnen die Leute Lebrecht. Von ihnen hat man in unserer Genossenschaft noch nicht viel gehört. Man sieht den Mann und die Frau mit kalenderhafter Sicherheit an der Generalversammlung, sonst stehen sie in keinen Agenden. Noch nie gaben sie in zehn Jahren irgendwie zu schaffen. Auch jetzt bin ich ja nur bei ihnen wegen dem Güllenmeier vom Parterre. Freundlich werde ich in die Stube genommen, und noch freundlicher sieht es in der Stube aus. Die Mutter strickt den Buben Socken, der Vater schnitzelt sich ein Pfeifengestell, ein Bube macht Aufgaben für die Gewerbeschule, der andere studiert mit einem Vergrößerungsglas über einem Aquarium, es soll etwas Junges gegeben haben. Mein Gott, da sind ja noch die alten großgeblümten Tapeten! Ein großes Büchergestell springt in die Augen. Ich erwische einige Bände darauf mit den Augen: Schiller, Max Eyth, Marx, Kant! Wohlverstanden: der Vater ist Metallarbeiter. Das wundervolle Gestell hat er aus Eierkistenholz gebastelt, erzählt mit Stolz auf seinen Vater der kleinere Sohn. Alles ist hier aufs beste bestellt. Die Auskünfte über Meier waren so gut abgewogen, kein Advokat hätte mir besser dienen können. Ich fühle: Hier bin ich nun einmal bis zum Kern unserer Genossenschaft vorgedrungen, *dem ungenannten guten Geiste!* Der steht in keinen Protokollen, macht nirgends Aufheben von sich, tut immer etwas mehr als seine Pflicht und wirkt mit seinem bloßen Wesen als wohltuender Ausgleich. Es gäbe dicke Rechnungen, würden alle diesen guten Geister unserer Genossenschaft einmal zusammenstellen, was sie in zehn und mehr Jahren alles an Kleinigkeiten selber in Ordnung gebracht haben. In Zahlen nicht auszudrücken ist ihr Wert als stille Zellenbildner des Guten. Ehre allen, die in Versammlungen und Aussprachen durch zündende Worte zur genossenschaftlichen Willensbildung beitragen, es ist aber gerecht, auch einmal des *stillen guten Geistes* zu gedenken, dessen Vorhandensein oder Fehlen darüber entscheidet, ob Arbeit im Sinne einer besseren Weltordnung mehr als ein bloßer Zeitvertreib darstellt. »Daß sich ein großes Werk vollende, genügt ein Geist für tausend Hände«, dieses Zitat aus Faust gilt nicht für die Genossenschaft. Auch sie braucht einen Kopf, hierzu aber tausend Herzen — und den stillen, ungenannten guten Geist.

A. B.

Die Zinsfußmarge im Hypothekargeschäft der Kantonalbank

Die durchschnittliche Verzinsung der von der Nationalbank statistisch erfaßten Hypothekaranlagen der Kantonalbanken in der Höhe von 5006 Millionen Franken beträgt für 1937 4,12 Prozent. Für diese Darlehen wurden zum größten Teil Spargelder und Guthaben auf Depositen- und Einlagenhefte, daneben aber auch Obligationen-, Obligationenanleihen- und Pfandbriefgelder verwendet. Auf Jahresende 1937 betrug die durchschnittliche Verzinsung der Spargelder, Depositen- und Einlagenhefte bei den Kantonalbanken 2,82 Prozent, diejenige der Kassaoberligationen, Kassenscheine, Obligationen-anleihen und Pfandbriefe 3,77 Prozent.

Nimmt man nun an, daß rund 60 Prozent der Hypothekaranlagen durch Spargelder, die restlichen 40 Prozent durch Kassaoberligationen usw. finanziert werden, so ergibt sich für die im Hypothekargeschäft angelegten fremden Gelder der Kantonalbanken eine durchschnittliche Zinslast von 3,44 Prozent, was einer Zinsmarge von 0,68 Prozent entspricht.

Diese Differenz zwischen Aktiv- und Passivzinsen im Hypothekargeschäft der Kantonalbanken betrug im Jahre 1933: 0,69, 1934: 0,61, 1935: 0,60 und 1936: 0,59 Prozent. Die nach der Abwertung eingetretene Geld- und Kapitalfülle ist somit den Hypothekarschuldnern nicht in dem Maße zugute gekommen, wie aus der Senkung der Passivzinssätze der Banken hätte erwartet werden können. Zur Deckung der Verwaltungskosten und als Gewinn verblieb den Kantonalbanken 1937 eine bedeutend höhere Zinsmarge als im Abwertungsjahr 1936.

Erst 1938 haben alle Kantonalbanken die Hypothekarzinssätze reduziert. Ob dadurch auch die Zinsmarge beeinflußt wurde, läßt sich erst an Hand der demnächst erscheinenden statistischen Nachweise der Nationalbank über die Aktivzinsen konstatieren. Daß sie aber für viele Grundpfandschuldner immer noch überhöht ist, geht aus etlichen Jahresberichten

der Kantonabanken für 1938 hervor, wo zum Beispiel festgestellt wird, daß die »geringe Rendite der festverzinslichen Anlagepapiere viele Hypothekarschuldner veranlassen, ihre flüssigen Mittel nicht Neuanlagen zuzuführen, sondern sie zur Rückzahlung auf ihren Grundpfandschulden zu verwenden.« (Zürcher Kantonabank.) Auch wird erwähnt, daß viele Schuldner den Gläubiger gewechselt und mit billigeren Dar-

lehen privater Geldgeber die Grundpfandschulden bei den Kantonabanken zurückbezahlt hätten.

Im Jahre 1938 ist denn auch erstmals seit vielen Jahren ein Rückgang des Hypothekarbestandes der Kantonabanken festzustellen. Diese Tatsache dürfte die Bankleitungen verpflichten, die jetzigen Aktivzinssätze auch bei allfällig steigenden Passivzinsen unverändert zu belassen.

»Schweizerische Bauernzeitung.«

Vom Trolleybus

Zwei Beispiele mögen zahlenmäßig die Wichtigkeit des Trolleybus (auch Oberleitungsmobil genannt) erörtern: Im Jahre 1930 konsumierten die Pariser Straßenbahnen noch 137 659 000 kWh elektrische Energie. 1935 dagegen betrug der Verbrauch nur noch 46 151 000 kWh! Dies entspricht einer zahlenmäßigen Verringerung von 90 Millionen kWh, entsprechend 70 Prozent des Konsums vom Jahre 1930. Der Grund hierfür: die meisten Schienenbahnen im Stadtzentrum wurden durch Benzin-Autobusse ersetzt, neue Linien wurden keine erstellt bzw. man griff auch hier zum Autobusverkehr. Die 90 Millionen kWh – beinahe der Jahresproduktion des Wäggitalwerkes entsprechend – sind ein glatter Verlust für die Elektrizitätswerke. In Großbritannien dagegen (ohne London) verzeichnet das Betriebsjahr 1930/31 eine Energieabgabe von rund 580 Millionen kWh für Tramways und rund 27 Millionen für Trolleybusbetrieb. Die Betriebsperiode 1934/35 weist dagegen die Zahlen 524 und 65 Millionen auf. Man konstatiert also ebenfalls eine Abnahme der Energieabgabe für elektrische Straßenbahnen, dagegen aber eine Zunahme beim Trolleybusbetrieb.

Während 1930/31 in Großbritannien 10 531 Tramwagen und 526 Trolleybusse in Betrieb waren, verzeichnete die Periode 1934/35 nur noch 8545 Tramwagen, dagegen 1032 Trolleybusse. Diese Zahlen zeigen, daß der Trolleybus berufen ist, den durch das Eingehen elektrischer Schienenbahnen eintretenden Konsumausfall elektrischer Energie zu kompensieren. Als Beispiel sei das Vorgehen der nahe bei Birmingham gelegenen Stadt Wolverhampton erwähnt. Sie hat 133 000 Einwohner und besitzt seit 1927 keine einzige elektrische Straßenbahn mehr. Alle diese Linien wurden aufgehoben und durch Trolleybusbetrieb und Autobusse ersetzt. In der Folge kam man dazu, etliche Autobuslinien auf Trolleybusbetrieb umzustellen und letzteren für Erweiterungen des Netzes ausschließlich zu benutzen. Die betreffende Stadt zählte am Ende der Betriebsperiode 1930/31 bereits 70 Trolleybusse; fünf Jahre später waren es 118. Der Energieverbrauch hierfür stieg in diesen Jahren von 4 auf rund 7 Millionen kWh.

Wir entnehmen diese Ausführungen einem Bericht der «Société pour le Développement des Véhicules électriques». Wir ersehen aus diesem Bericht ebenfalls, daß im Betriebsjahre 1934/35 die Trolleybuslinien der englischen Stadt Nottingham von 1 850 000 Passagieren befahren wurden, während nur noch 810 000 auf die elektrische Straßenbahn und 365 000 auf die Autobusse entfallen. In der Gunst des Publikums steht also der Trolleybus an der Spitze. Dies dürfte in erster Linie (verglichen mit dem Autobus) auf den stoßfreien, geruchlosen und praktisch geräuschlosen Betrieb zurückzuführen sein und in zweiter Linie (verglichen mit dem Schienenfahrzeug) auf die Tatsache, daß der Trolleybus dicht an das Trottoir heranfahren kann, dem Passagier also kein Überqueren der Straße mehr zugemutet wird.

In England waren im Mai 1937 rund 1500 Kilometer Trolleybuslinien mit 1095 Wagen in Betrieb. Man rechnet, daß Ende 1936 die Wagenzahl 2000 und Ende 1938 sogar 4000 betragen wird. In London und Umgebung allein werden Ende 1936 über 1000 Wagen im regulären Verkehr stehen. An der letzten Olympiaschau in London waren 15 Trolleybusse zu sehen. In England hat sich bereits ein Industriezweig

auf die Herstellung von Trolleybussen spezialisiert und konnte diese Konstruktionen sogar zu einem Exportartikel entwickeln. So sind 50 Stück nach der Kapkolonie abgegangen, andere nach Indien und Australien. In den Vereinigten Staaten hat man sich dem Trolleybus später zugewandt als in England. Immerhin verzeichneten im Oktober 1935 bereits 28 Städte insgesamt rund 430 Wagen.

Auf dem europäischen Kontinent ist der Trolleybus noch wenig vertreten, es hat aber doch den Anschein, als setze er sich langsam durch. Bemerkenswert ist das Vorgehen in Lüttich. Nach einem 1930 mit 6 Wagen unternommenen Versuch wurden 1934 weitere 30 Wagen auf sechs Linien von insgesamt 26 km Länge in Betrieb genommen. Zwei dieser Linien hatten vorher Schienenbetrieb. Die Resultate sind so vorzüglich, daß für die Periode 1936/37 der Ersatz von weiteren 20 km Tramwaystrecken durch Trolleybuslinien mit 40 weiteren Wagen in Aussicht genommen ist. Deutschland weist vier Linien auf, Polen, Ungarn, Holland, die Tschechoslowakei und die Schweiz je eine. Italien hat sieben Linien in Betrieb.

Auf alle Fälle haben wir im Trolleybus ein elektrisches schienenloses Fahrzeug, das im Lande der weißen Kohle aus Gründen der wirtschaftlichen Unabhängigkeit ein vermehrtes Interesse verdient. Man soll einst nicht sagen können, daß das Ausland in diesen Sachen heller und voraussehender war als die Schweiz! – Wenn der Trolleybus auch kein Universal-Verkehrsmittel ist, dürfen wir doch den Wunsch aussprechen, daß Gemeindeverwaltungen in Zukunft bei lokalen und interurbanen Verkehrsproblemen ebenfalls die technische und wirtschaftliche Eignung des Trolleybus vorurteilslos prüfen!

VERBANDSNACHRICHTEN

Eingelaufene Jahresberichte

- Allgemeine Baugenossenschaft Chur.
- Allgemeine Baugenossenschaft Luzern.
- Allgemeine Baugenossenschaft Winterthur.
- Basler Wohnenossenschaft, Basel.
- Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Wankdorf.
- II. Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Egelmoos.
- III. Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Burgunderstraße.
Baugenossenschaft »Freiblick«, Zürich.
Baugenossenschaft »Rotach«, Zürich.
Baugenossenschaft der Straßenbahner, Zürich.
Baugenossenschaft Oberer Letten, Veltheim-Winterthur.
Bernische Wohnungsgenossenschaft.
Eisenbahner-Baugenossenschaft Biel.
Eisenbahner-Bau- und Wohnenossenschaft Burgdorf.
Eisenbahner-Baugenossenschaft Erstfeld.
Eisenbahner-Baugenossenschaft Zürich-Altstetten.
Familienheim-Genossenschaft Zürich.